

Opinia „Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju trans-europejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) 1315/2013”

[COM(2021) 812 final – 2021/0420 (COD)]

(2022/C 290/19)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 17.2.2022 Parlament Europejski, 7.3.2022
Podstawa prawna	Art. 172 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	25.10.2021
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	10.3.2022
Data przyjęcia na sesji plenarnej	23.3.2022
Sesja plenarna nr	568
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	222/1/7

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek, biorąc pod uwagę, że obecne rozporządzenie w sprawie TEN-T zostało przyjęte w 2013 r. i że w związku z tym nadszedł czas, aby zaproponować nowe, uaktualnione ramy dostosowane do bieżącego kontekstu politycznego, korzystając z wniosków wysnutych na podstawie stosowania obecnego rozporządzenia. Na przykład zaktualizowane rozporządzenie w sprawie TEN-T stanowi podstawę infrastrukturalną niezbędną do pomyślnej realizacji celów Komisji zawartych w Zielonym Ładzie, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz planie działania dotyczącym kolei. Ponadto wdrożenie TEN-T w obecnych ramach nie było zadowalające i odnotowano poważne opóźnienia, w związku z czym EKES z zadowoleniem przyjmuje wzmocnienie zasad wdrażania.

1.2. EKES aprobuje środek mający na celu coraz większą harmonizację wymogów dotyczących sieci bazowej i kompleksowej oraz powiązanie rozróżnienia między nimi z kwestią harmonogramu.

1.3. EKES popiera też położenie nacisku na korytarze europejskie jako środek promowania wydajnego transportu i multimodalności, a także popiera silny mechanizm monitorowania i zwiększoną rolę koordynatorów europejskich.

1.4. Komitet z zadowoleniem przyjmuje również wartość dodaną w postaci efektów synergii wynikających z lepszej koordynacji korytarzy europejskich z kolejowymi korytarzami towarowymi.

1.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje znaczenie, jakie w ramach wdrażania sieci przywiązuje się do spójności, i zauważa, że oznacza to zapewnienie wszystkim regionom w Unii dostępności i łączności zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, a także skutecznej koordynacji i wzajemnego połączenia między – odpowiednio – ruchem dalekobieżnym, regionalnym i lokalnym oraz transportu w węzłach miejskich. W związku z tym aprobuje zawarty w art. 58 wniosku obowiązek zapewnienia przez państwa członkowskie spójności krajowych planów transportowych i inwestycyjnych z unijną polityką transportową.

Efektywne połączenia towarowe z infrastrukturą umożliwiającą osiągnięcie odpowiedniej prędkości, co przyczyni się do punktualności, umożliwią kolei odgrywanie szerokiej roli w łańcuchu transportu intermodalnego, biorąc pod uwagę, że problemy z punktualnością stanowią jedną z głównych przeszkód w uczynieniu z multimodalności, w tym kolei, atrakcyjnej opcji.

1.6. Jeśli chodzi o dwie dodatkowe funkcje koordynatora dotyczące europejskiej przestrzeni morskiej i ERTMS, EKES uważa, że szybkie wdrożenie ERTMS będzie również wymagało znacznego wsparcia finansowego, biorąc pod uwagę związane z tym koszty. Dlatego z zadowoleniem przyjmuje sugestie Komisji, by rozważyć wyłączenie publicznego finansowania ERTMS z obowiązku zgłoszenia przewidzianego w zasadach pomocy państwa. EKES zwraca się ponadto o przeprowadzenie studium wykonalności dotyczącego wdrożenia ERTMS do 2030 r., również z uwzględnieniem kwestii finansowania.

W odniesieniu do europejskiej przestrzeni morskiej EKES zwraca uwagę na mosty morskie z regularnymi i częstymi połączeniami promowymi, które można uznać za podobne do infrastruktury i kwalifikujące się do współfinansowania jako projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania.

1.7. EKES ubolewa, że nie przewidziano harmonogramu składania przez państwa członkowskie sprawozdań z wdrażania sieci kompleksowej.

1.8. EKES w pełni popiera skupienie się na szeroko zakrojonych, odpowiednich i terminowych konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami w sprawie planowanych projektów i przypomina swoją opinię z 2012 r., w której przedstawiono potencjał EKES-u jako łącznika ze społeczeństwem obywatelskim.

1.9. EKES z zadowoleniem przyjmuje priorytety ogólne dotyczące wszystkich sieci określone w art. 12, które to priorytety przewidują usunięcie barier administracyjnych, technicznych i operacyjnych oraz optymalizację wykorzystania infrastruktury.

1.10. EKES apeluje o ułatwianie wprowadzania środków zwiększających efektywność w oparciu o zasadę multimodalności, co zakłada optymalne wykorzystanie zalet różnych gałęzi transportu do osiągnięcia jak najlepszych wyników, przy jednoczesnym zwiększaniu bezpieczeństwa i zmniejszaniu obciążeń dla środowiska. Zwraca szczególną uwagę na znaczenie interfejsu między transportem lądowym a innymi rodzajami transportu, dzięki czemu śródlądowe drogi wodne, żegluga morska bliskiego zasięgu i lotnictwo mogą w pełni uczestniczyć w łańcuchu multimodalnym.

1.11. Uważa, że kluczowe znaczenie dla stworzenia sieci, która generuje długotrwałą wartość dla obywateli i przedsiębiorstw UE, ma zwiększenie odporności sieci na zmianę klimatu, zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka. Aspekty odporności należy uwzględnić na jak najwcześniejszym etapie planowania projektu.

1.12. EKES zwraca uwagę, że w przypadku problemów związanych z ruchem lub sytuacji nadzwyczajnych należy dać pierwszeństwo najbardziej zrównoważonym rozwiązaniom.

1.13. EKES popiera zwrócenie uwagi na systemy ICT i ich zdolność do ułatwiania rozwoju transportu multimodalnego. Uważa za istotne, aby ogromny potencjał cyfryzacji w zakresie poprawy wydajności transportu był rozwijany jako kwestia o wysokim priorytecie.

1.14. EKES zwraca również uwagę na możliwość poprawy – za pomocą środków cyfrowych – kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku, zwłaszcza w transporcie kolejowym, i domaga się opracowania takiego systemu.

1.15. Komitet z zadowoleniem przyjmuje uwzględnienie węzłów miejskich i terminali multimodalnych jako konkretnych elementów TEN-T, ponieważ oba te elementy mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania transportu. Zauważa, że jeden terminal multimodalny może obsługiwać więcej niż jeden węzeł miejski, jeżeli spełnione są kryteria funkcjonalne określone we wniosku.

1.16. EKES odnotowuje, że infrastruktura kolejowa jest bardzo nierównomiernie wyposażona w urządzenia dla personelu kolejowego. Zdaniem Komitetu infrastruktura dla pracowników musi obejmować co najmniej bezpieczne trasy, miejsca na nocleg, nowoczesne pomieszczenia socjalne (z systemami chłodzenia i ogrzewania oraz miejscami na dokonanie higieny osobistej), media i urządzenia sanitarne.

1.17. EKES przyjmuje do wiadomości wymogi dotyczące miejsc obsługi podróżnych określone w art. 29 ust. 2 lit. b) i proponuje wprowadzenie wspólnych minimalnych standardów również w tej dziedzinie.

1.18. EKES z zadowoleniem przyjmuje również położenie większego nacisku na powiązania z krajami sąsiadującymi, w tym z krajami partnerskimi, takimi jak państwa członkowskie EOG i Szwajcaria, a także z krajami przystępującymi. Odnotowuje, że służy to promowaniu rozszerzenia polityki TEN-T na państwa trzecie, włącznie z celami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju, spójności, efektywności i większych korzyści dla użytkowników.

1.19. EKES z zadowoleniem przyjmuje też zwrócenie uwagi na udział podmiotów z państw trzecich w projektach TEN-T, jako kwestię bezpieczeństwa i porządku publicznego, oraz obowiązek państw członkowskich w zakresie powiadamiania, aby umożliwić ocenę skutków również poza ogólnymi ramami monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w UE. Zapewnia to także interoperacyjność i przestrzeganie norm UE.

1.20. Komitet docenia też możliwość dostosowywania elementów infrastruktury i konfiguracji korytarzy w drodze aktów delegowanych.

1.21. EKES wyraża ponadto zadowolenie, że obecnie proponuje się włączenie do rozporządzenia obowiązku utrzymania infrastruktury TEN-T przez państwa członkowskie. Z zadowoleniem przyjąłby mechanizm monitorowania również w tej dziedzinie, a także odpowiednie sankcje w przypadku nieodpowiedniej konserwacji.

1.22. EKES aprobuje cele dotyczące infrastruktury transportowej na całym świecie określone w opracowanej przez Komisję strategii Global Gateway Connectivity.

2. Wprowadzenie

2.1. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący nowego rozporządzenia mającego zastąpić obowiązujące rozporządzenie w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ((UE) nr 1315/2013) (zwany dalej „wnioskiem”) 14 grudnia 2021 r. (COM(2021) 812 final – 2021/0420 (COD)) jako kluczowe działanie w ramach Europejskiego Zielonego Ładu oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

2.2. We wniosku zachowano strukturę sieci bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). W przypadku sieci bazowej termin realizacji to nadal 2030 r., z dodatkowym celem – pośrednim – do 2040 r. dla rozbudowanej sieci bazowej oraz do 2050 r. dla sieci kompleksowej.

2.3. Cztery cele szczegółowe obecnego rozporządzenia w sprawie TEN-T (efektywność, spójność, zrównoważony rozwój i większe korzyści dla użytkowników) pozostają niezmienione i zostają rozwinięte.

2.4. We wniosku proponuje się rozwiązanie problemów związanych z opóźnieniami w przygotowywaniu i realizacji projektów poprzez ujednoczenie interesów, celów i obowiązków krajowych oraz interesów, celów i obowiązków sieci TEN-T, jak również wzmocnienie monitorowania, zwłaszcza w odniesieniu do europejskich korytarzy transportowych oraz priorytetów horyzontalnych ERTMS i europejskiego obszaru morskiego, gdzie rola koordynatora europejskiego zostaje wzmocniona, a planom prac nadano moc prawną w drodze aktów wykonawczych.

2.5. Wniosek gwarantuje dostosowanie kolejowych korytarzy towarowych do korytarzy europejskich dzięki wprowadzeniu zmian do rozporządzenia (UE) nr 913/2010 i przewiduje koordynację tych dwóch instrumentów.

2.6. We wniosku wskazano, że utrzymanie TEN-T jest obowiązkiem państw członkowskich.

2.7. W przypadku znacznych opóźnień we wdrażaniu sieci Komisja może, jeżeli opóźnienie nie jest obiektywnie uzasadnione, a problem nie został rozwiązany w ciągu sześciu miesięcy, wycofać współfinansowanie unijne.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES przyjmuje wniosek z zadowoleniem, zważywszy że obowiązujące rozporządzenie w sprawie TEN-T zostało przyjęte w 2013 r. i od tamtej pory program dotyczący polityki transportowej UE uległ dużym zmianom, a biała księga w sprawie polityki transportowej z 2011 r. została zastąpiona kompleksową strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r., w której położono nacisk m.in. na zrównoważony rozwój, cyfryzację i promowanie kolei/multimodalności.

Ponadto doświadczenia z wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej na podstawie obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie TEN-T nie są satysfakcjonujące i odnotowano znaczne opóźnienia.

Najwyższy czas, by zaproponować ramy dostosowane do obecnego kontekstu politycznego poprzez stworzenie infrastruktury zgodnej np. z Europejskim Zielonym Ładem, strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz planem działania dotyczącym kolei, w oparciu o wnioski wyciągnięte z dotychczasowego rozporządzenia. EKES podkreślił potrzebę uaktualnienia tych ram w sprawozdaniu z oceny z 2020 r. (1).

(1) Ocena wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) na lata 2013–2020 – TEN/701.

3.2. EKES popiera działanie mające na celu stopniową harmonizację wymogów dla infrastruktury sieci bazowej i kompleksowej oraz dokonanie zasadniczego rozróżnienia między tymi dwiema kategoriami poprzez wyznaczenie terminów ich wdrażania: do 2030 r. dla sieci bazowej, do 2040 r. dla tzw. rozbudowanej sieci bazowej i do 2050 r. dla sieci kompleksowej. W kwestii terminu przypadającego na 2030 r. EKES pragnie powtórzyć wątpliwości co do możliwości jego dotrzymania, które podniósł już w sprawozdaniu z oceny z 2020 r., niemniej uważa, że należałoby go mimo wszystko utrzymać w celu wywarcia nacisku na państwa członkowskie.

3.3. Z zadowoleniem przyjmuje również znaczenie, jakie przywiązuje się do spójności, w tym łączności i dostępności dla wszystkich w całej UE – zarówno dla pasażerów, jak i towarów, na długich, jak i krótkich odległościach – a także zobowiązanie państw członkowskich do zapewnienia w działaniach krajowych spójności z polityką transportową UE. Minimalne kryteria dotyczące infrastruktury kolejowej poprawią perspektywę związane z multimodalnością.

3.4. Komitet popiera nacisk kładziony na korytarze europejskie jako sposób promowania efektywnego transportu i multimodalności, a także popiera wzmocnioną rolę koordynatorów europejskich oraz silny mechanizm monitorowania, który zagwarantuje odpowiednie i terminowe wdrażanie.

Pragnie wyrazić zadowolenie, że przewiduje się koordynację konfiguracji kolejowych korytarzy towarowych i zarządzania nimi z korytarzami europejskimi, co powinno prowadzić do wygenerowania znaczącej wartości dodanej dzięki efektom synergii.

3.5. EKES odnotowuje, że koordynatorzy europejscy są również wyznaczani w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego oraz ERTMS. Podkreśla potrzebę wsparcia finansowego ERTMS w celu jego szybkiego wdrożenia i z zadowoleniem przyjmuje propozycję wyłączenia pomocy państwa z obowiązku zgłaszania. Koordynator w ramach europejskiego obszaru transportu morskiego zagwarantuje integrację połączeń morskich z transeuropejską siecią transportową, a także tworzenie i ulepszanie połączeń żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. EKES zaznacza, że zadania mające na celu zagwarantowanie płynnego działania interfejsu pomiędzy transportem morskim, śródlądowym i lądowym są bardzo przydatne.

3.6. Europejski obszar transportu morskiego zastępuje sieć autostrad morskich, która uważana jest za zbyt skomplikowaną. EKES zwraca uwagę na kwestię tzw. mostów morskich, czyli regularnych i częstych połączeń realizowanych statkami pasażerskimi typu ro-ro, które pełnią niemal funkcję mostu. Komitet zastanawia się, czy tego rodzaju mosty morskie nie powinny być postrzegane jako połączenia podobne do elementów infrastruktury i kwalifikujące się do współfinansowania jako projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania.

3.7. Komitet wyraża ubolewanie, że nie określono żadnego konkretnego terminu dostarczenia przez państwa członkowskie informacji dotyczących postępów w realizacji projektów spoza zakresu korytarzy europejskich.

3.8. EKES mimo to popiera mechanizm działań następczych i sankcji mający zastosowanie w przypadku nieuzasadnionych opóźnień w realizacji projektów. EKES ubolewa, że jedyną wyraźnie sprecyzowaną sankcją jest zakończenie współfinansowania, i zwraca się do Komisji o przedstawienie propozycji dotyczących np. kary pieniężnej za każdy dzień opóźnienia z powodu zaniedbania.

3.9. EKES w pełni popiera położenie nacisku na prowadzenie odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami, zarówno organami poszczególnych szczebli, jak i społeczeństwem obywatelskim, oraz popiera gwarantowaną przez Komisję wymianę informacji na temat najlepszych praktyk w tym względzie. W tym kontekście Komitet przypomina swoją opinię z 2012 r. pt. „Biała księga w sprawie transportu: w kierunku włączenia i zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego” oraz projekt wytycznych dotyczących udziału obywateli i społeczeństwa obywatelskiego w tworzeniu polityki transportowej UE i projektów realizowanych w ramach tej polityki, omawiany podczas konferencji zorganizowanej przez stałą grupę analityczną ds. transportu EKES-u w Mediolanie w dniach 24–25 października 2016 r. Komitet podniósł tę kwestię również w ramach wspomnianej wyżej oceny z 2020 r. Podkreśla konieczność jak najszybszego rozpoczęcia szeroko zakrojonych konsultacji, ze szczególnym uwzględnieniem zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego i z należyтым wykorzystaniem otrzymanych informacji zwrotnych.

3.10. EKES docenia dodatkowe wymogi dla infrastruktury ustanowione w celu propagowania osiągnięcia zawartego w Zielonym Ładzie celu, jakim jest zmniejszenie emisji CO₂ o 90 % do 2050 r., a także nacisk kładziony przy opracowywaniu projektów na aspekty środowiskowe, w tym koszty zewnętrzne.

3.11. EKES z zadowoleniem przyjmuje priorytety ogólne dotyczące wszystkich sieci określone w art. 12, które to priorytety przewidują usunięcie barier administracyjnych, technicznych i operacyjnych oraz optymalizację wykorzystania infrastruktury (art. 12 ust. 2 lit. c) i d)). Jest to również zgodne z ogólnie pozytywnym podejściem do efektywnego gospodarowania zasobami i innowacyjności, o którym mowa w art. 43 dotyczącym zrównoważonych usług transportu towarowego. W tym kontekście EKES podkreśla znaczenie zwiększenia odporności sieci na klęski żywiołowe, co należy rozważyć na etapie planowania. Podczas rozwiązywania problemów wynikających z presji na odporność sieci należy dawać pierwszeństwo zrównoważonym rozwiązaniom.

3.12. W związku z tym EKES jest zdania, że celem powinna być poprawa ogólnej efektywności, pamiętając o tym, że poprawa efektywności wszystkich rodzajów transportu przyczyni się do poprawy efektywności środowiskowej, jak stwierdzono w niedawnym badaniu szwedzkiego Urzędu Ochrony Środowiska ⁽²⁾.

3.13. EKES docenia fakt, że zarówno w ramach sieci kompleksowej, jak i bazowej, państwa członkowskie mają obowiązek zapewnienia, aby infrastruktura kolejowa obsługiwała składki o długości 740 m bez specjalnych zezwoleń. Należy też uwzględnić rozwój infrastruktury dla składów o długości od 740 m do 1 500 m, o nacisku osi 25,0 t, po przeprowadzeniu ocen kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych. Zapis dotyczący składów o długości 740 m na bocznicach prywatnych ma również zastosowanie do infrastruktury transportu multimodalnego.

3.14. EKES apeluje o ułatwienie wprowadzania środków zwiększających efektywność w oparciu o zasadę multimodalności, co zakłada optymalne wykorzystanie zalet różnych gałęzi transportu do osiągnięcia jak najlepszych wyników, przy jednoczesnym zwiększaniu bezpieczeństwa i zmniejszaniu obciążeń dla środowiska. Zwraca szczególną uwagę na znaczenie interfejsu między transportem lądowym a innymi rodzajami transportu, dzięki czemu śródlądowe drogi wodne, żegluga morska bliskiego zasięgu i lotnictwo mogą w pełni uczestniczyć w łańcuchu multimodalnym.

3.15. Co do zapisu, o którym mowa w punkcie powyżej, dziwi również to, że maksymalny czas przebywania pociągów na przejściach granicznych określony dla europejskich korytarzy transportowych nie ma zastosowania do sieci bazowych ani kompleksowych.

3.16. EKES z zadowoleniem przyjmuje poświęcenie uwagi systemom ICT w transporcie, które mają ułatwiać między innymi zarządzanie transportem i wymianę informacji pomiędzy poszczególnymi jego rodzajami w celu umożliwienia rozwoju transportu multimodalnego, co stanowi jeden z priorytetów ustanowionych dla rozwoju zrównoważonych przewozów towarowych. Uważa, że należy jak najszybciej rozwinąć ogromny potencjał cyfryzacji w zakresie poprawy wydajności, spójności i zrównoważonego charakteru transportu.

3.17. Komitet popiera również włączenie węzłów miejskich i terminali multimodalnych do TEN-T jako jej specjalnych elementów. Obydwa z nich są niezbędne do płynnego funkcjonowania transportu – te pierwsze ponieważ są niezbędne na trasie pierwszego i ostatniego kilometra podróży, a te drugie z uwagi na ich kluczową rolę dla dobrze funkcjonującego transportu multimodalnego. Odnotowuje, że proponowane kryteria dotyczące lokalizacji terminali umożliwiają jednemu terminalowi obsługę kilku węzłów miejskich.

3.18. W tym kontekście EKES przywołuje swoją opinię w sprawie transportu multimodalnego i logistyki intermodalnej, w której podkreśla znaczenie cyfryzacji i terminali multimodalnych dla rozwoju multimodalności ⁽³⁾.

3.19. EKES z zadowoleniem przyjmuje poświęcenie większej uwagi połączeniom do krajów sąsiadujących, w tym krajów partnerskich, takich jak państwa członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego czy Szwajcaria, oraz do krajów przystępujących, zwłaszcza państw Bałkanów Zachodnich, co zostało rozwinięte w komunikacie Komisji dotyczącym rozszerzenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) na sąsiadujące państwa trzecie.

3.20. W tym kontekście EKES zwraca również uwagę na znaczenie wdrożenia opracowanej przez Komisję strategii Global Gateway Connectivity (JOIN(2021) 30) w celu promowania światowych inwestycji w zrównoważony, inteligentny, odporny i bezpieczny transport we wszystkich wymiarach oraz w celu połączenia wszystkich rodzajów transportu w systemie multimodalnym.

⁽²⁾ Dokument w sprawie przesunięcia modalnego na rzecz poprawy stanu środowiska – sprawozdanie nr 7003, sierpień 2021 r., ze streszczeniem w języku angielskim.

⁽³⁾ Dz.U. C 374 z 16.9.2021, s. 1.

3.21. EKES ponadto z zadowoleniem przyjmuje poświęcenie uwagi kwestii zaangażowania podmiotów z państw trzecich w realizację projektów w zakresie TEN-T oraz obowiązek państw członkowskich dotyczący notyfikowania tego typu zaangażowania Komisji, aby umożliwić jej dokonanie oceny jego wpływu na bezpieczeństwo lub porządek publiczny w Unii we wszystkich przypadkach, które nie podlegają przepisom rozporządzenia (UE) 2019/452 ustanawiającego ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii.

3.22. Komitet docenia możliwość dostosowywania elementów infrastruktury i konfiguracji korytarzy w drodze aktów delegowanych. Przepływy transportowe ulegają zmianom, więc możliwość dostosowania ułatwia zapewnienie, by infrastruktura sieciowa i konfiguracja korytarzy odpowiadały rzeczywistości przepływów transportowych.

3.23. Wreszcie, EKES pragnie wyrazić zadowolenie, że we wniosku ujęto kwestię utrzymania transeuropejskiej sieci transportowej jako obowiązek państw członkowskich, zgodnie z sugestią Komitetu zawartą we wspomnianym wcześniej sprawozdaniu z oceny.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES odnotowuje potrzebę zapewnienia odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej pracownikom odpoczynek na stacjach kolejowych.

4.2. Nawiązując do swojej uwagi ogólnej na temat cyfryzacji, EKES zauważa, że cyfryzacja mogłaby być wykorzystywana do monitorowania zgodności z przepisami socjalnymi, na przykład w sektorze kolejowym.

4.3. W odniesieniu do transportu drogowego EKES uważa, że należy określić minimalne kryteria nie tylko dla chronionych parkingów (art. 29 ust. 2 lit. c), ale również dla miejsc obsługi podróżnych (art. 29 ust. 2 lit. b)).

Bruksela, dnia 23 marca 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
